

teurs et non pas, comme en 1886 ou en 1890, en faveur de quelques-uns d'entre eux.

Il n'est guère à prévoir cependant que cette énorme augmentation puisse se maintenir. La demande stimule la production, mais la production du minerai de fer qui a répondu, l'année dernière, aux demandes des manufactures d'une façon surprenante, pourra-t-elle, dans la suite, les satisfaire de la même façon.

C'est là le grand problème de l'avenir, et l'auteur de l'article fait remarquer que la Grande-Bretagne se trouve pour sa solution, en plus mauvaise posture qu'aucun autre pays. La Grande-Bretagne importe en effet, annuellement de 7 à 8 millions de tonnes de minerai de fer, et elle serait la première à souffrir dans ses manufactures et ses industries si cette production venait à diminuer.

Fort heureusement, ajoute, en terminant le publiciste, de nombreuses maisons ont acheté des mines en Espagne, en Suède et à Terre-Neuve : on trouve, d'ailleurs, tous les jours, d'autres mines de fer dans le Royaume-Uni et ailleurs.

On se trouve donc en présence d'une perspective moins alarmante qu'on aurait pu l'attendre il y a quelques temps.

LES CHEMINS DE FER DANS LE MONDE ENTIER

Une statistique intéressante a été faite récemment par un de nos confrères allemands, c'est l'inventaire du réseau ferré du monde entier à la fin de l'année 1898.

Ce réseau comprenait à cette époque 741,178 kilomètres, (460,545 milles) représentant en capital 195 milliards de francs (\$38 milliards) environ.

De toutes les nations du monde,

c'est l'Amérique qui a la plus grande longueur absolue de voies ferrées ; 383,000 kilomètres (237,985 milles) ; dans ce chiffre les Etats-Unis, à eux seuls, interviennent pour les sept neuvièmes, soit 297,000 kilomètres (184,547 milles). Comparativement au nombre des habitants, les Etats-Unis possèdent le réseau le plus étendu : 43,2 kilomètres (26,8 milles) par 10,000 habitants. Le réseau de l'Europe est de 253,553 kilomètres (157,550 milles) ; l'Allemagne en possède la plus grande longueur absolue : 42,842 kilomètres (26,620 milles) ; Viennent ensuite la France avec 40,127 kilomètres (24,934 milles) ; l'Angleterre et la Russie avec chacune de 33,000 à 34,000 kilomètres (20,500 à 21,125 milles) ; l'Autriche-Hongrie avec 33,000 kilomètres (20,505 milles).

La Belgique tient le record de la proportion de la longueur du réseau comparée à la superficie du pays ; elle a près de 19 kilomètres et demi de chemin de fer par 100 kilomètres carrés de superficie. Suivent l'Angleterre avec 10,9 kilomètres ; l'Allemagne avec 8,8 kilomètres ; la Suisse avec 8,5 ; la France avec 7,9 ; le Danemark, avec 5,8 ; l'Autriche-Hongrie, avec 4,4 ; Etats-Unis, avec 3,9, et enfin la Russie, avec 0,65 kilomètre.

C'est en Angleterre que les frais de premier établissement sont les plus élevés : ils atteignent 730,000 francs par kilomètre (\$233,600 par mille de réseau contre 425,000 francs (\$136,100) en France, 369,000 francs (\$118,080) en Italie, 316,000 francs (\$101,120) en Allemagne, 309,000 francs (\$98,880) en Autriche-Hongrie, 283,000 francs (\$90,560) en Belgique, 210,000 francs (\$67,200) aux Etats Unis et 132,000 francs (\$42,240) en Russie.

Au point de vue du rapport du réseau avec le chiffre de la population, la première place en Europe